

BERNARD N, BOUVET Y, DESSE M (2009). D'une rive à l'autre : l'Atlantique stade nautique. Les littoraux de la Caraïbe : pratiques sociales et nouvelles dynamiques spatiales, sous la direction de Desse M et T Hartog, Terres d'Amérique n°7, Karthala, Paris. pages 95-109.

Résumé :

Les espaces océaniques, rapidement parcourus par des voiliers toujours plus performants, connaissent un changement d'échelle remarquable : l'océan s'apparente de plus en plus à une aire de pratique sportive, à un "stade nautique" qui n'est surdimensionné, ni pour les navigateurs expérimentés, ni pour les voiliers sophistiqués.

L'Atlantique est sans conteste l'espace océanique le plus fréquenté par les courses à la voile. Les liaisons sont particulièrement intenses entre la France et la mer des Antilles : plusieurs courses transatlantiques relient des ports métropolitains aux départements antillais. La Caraïbe devient à son tour une mer de compétition.

Les retombées économiques et médiatiques de ces grands événements nautiques représentent des enjeux considérables pour les ports de départ et d'arrivée. L'exemple de la « Route du Rhum », entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre, nous fournit une illustration remarquable de ces pratiques.

Mots-clés :

Course océanique, nautisme, médias, Atlantique, Caraïbe, Saint-Malo, Pointe-à-Pitre.

Summary :

The oceanic spaces, quickly traversed by sailing ships increasingly more efficient, know a remarkable change of scale: the ocean is more and more an area of sporting practice, a "nautical stadium" which is oversize neither for the experienced navigators, nor for the sophisticated sailing ships.

The Atlantic is without question the oceanic space more attended by sailing ships races. The connections are particularly intense between France and the Caribbean Sea: several transatlantic races connect metropolitan ports to the West-Indian departments. The Caribbean becomes in its turn a sea of competition.

The economic and media repercussions of these great nautical events represent considerable stakes for the ports of departure and arrival. The example of the "Road of Rhum", between Saint-Malo and Pointe-à-Pitre, provides us a remarkable illustration of these practices.

Key words :

Oceanic Race, Water sports, Media, Atlantic, Carribea, Saint-Malo, Pointe-à-Pitre.

La dimension d'un domaine océanique peut revêtir une signification très relative si l'on considère le mode de transport utilisé pour entreprendre sa traversée. S'il a fallu plus de deux mois aux caravelles de Christophe Colomb pour atteindre les rivages du continent américain, de grands multicoques mettent aujourd'hui moins d'une semaine pour relier l'Ancien et le Nouveau Monde.

L'annonce quotidienne de leur positionnement en mer, par le biais des balises ARGOS, permet à un public très large de suivre en direct les performances des skippers et de leurs bateaux. L'océan se réduit alors à un « stade nautique » traversé en quelques jours par des voiliers de plus en plus performants. En dépit de leur durée, les courses transatlantiques s'apparentent aux autres grandes compétitions sportives : on y retrouve l'animation des « abords du stade », la fébrilité précédant le départ de l'épreuve, la force de la médiatisation et des enjeux économiques.

L'importance prise par ces événements régulièrement organisés conduit à nous interroger sur la manière dont ils façonnent les espaces littoraux concernés, dont ils stimulent les activités économiques des régions côtières qui y participent et finalement, sur la façon dont ils font évoluer notre perception des espaces océaniques. L'exemple de la « Route du Rhum », entre Saint-Malo et Pointe-à-Pitre, illustre parfaitement ces pratiques, qui marquent autant les espaces que les esprits.

1 – DES EPREUVES NAUTIQUES A L'ECHELLE DE L'OCEAN

Les courses à la voile contribuent, à leur manière, à relativiser les distances entre les deux rives de l'Atlantique. Les performances humaines et techniques dans ce domaine rétrécissent les espaces, réduisent les distances, rapprochent les rivages. La voile sportive participe à une modification de notre perception de l'immensité océanique. L'océan devient un stade où la compétition est suivie par un public présent physiquement au départ et à l'arrivée de l'épreuve, et massé tout au long du parcours dans les gradins virtuels de la retransmission par satellite.

1.1 Les courses transatlantiques, défi à l'immensité océanique

Les joutes nautiques sont des pratiques relativement anciennes. L'organisation de régates et de courses s'est développée et réglementée tout au long des deux derniers siècles en Europe occidentale, en Amérique du nord, ainsi que dans l'hémisphère sud (Australie, Nouvelle Zélande, Argentine...). Ces épreuves sont alors généralement limitées dans l'espace et dans le temps : quelques heures, parfois plusieurs manches réparties sur quelques jours, dans le cadre d'un bassin de navigation généralement peu étendu. Néanmoins, en 1905, un nouveau défi est lancé à l'échelle océanique : il s'agit de joindre la côte ouest à la côte est de l'Atlantique nord, entre le phare d'Ambrose (New York) et le Cap Lizard (Cornouailles anglaise). Charlie Barr, capitaine de la goélette "L'Atlantic" (56,4 mètres) établira cette année-là le premier record en 12 jours 4 heures et 1 minute. Il faudra attendre 1975 pour qu'un nouveau record soit enregistré sur ce parcours par le navigateur Eric Tabarly. Depuis, d'autres skippers ont relevé le défi et rapproché les deux rives de l'Atlantique nord. Trois records sont aujourd'hui homologués, selon le mode de navigation utilisé :

- celui de Bernard Stam en 2001, sur monocoque en équipage, en 8 jours 20 heures 55 minutes et 35 secondes ;

- celui de Laurent Bourgnon en 1994, sur multicoque en solitaire, en 7 jours 2 heures 3 minutes et 42 secondes ;
- celui enfin de Steeve Fosset, record absolu détenu depuis 2001, sur multicoque en équipage, en 4 jours 17 heures 28 minutes et 6 secondes.

La première édition d'une course transatlantique en solitaire ne sera lancée qu'en 1960, avec la Transat anglaise Plymouth - Newport. La simplicité de l'objectif (relier en un minimum de temps deux points situés de part et d'autre de l'Atlantique) n'a d'égale que la difficulté de l'entreprise. Des Français participent régulièrement à cette épreuve. La victoire d'Eric Tabarly en 1964 fut ressentie en France comme un événement considérable. Dans les années 1970, la recherche de performance et l'introduction du sponsoring entraînent la course au gigantisme des bateaux. Le record est atteint en 1976, lorsqu'Alain Colas se lance dans la Transat anglaise à la barre du "Club Méditerranée", monocoque de 72 mètres. Les Britanniques vont alors décider de limiter la taille des navires à 60 pieds au maximum (soit 18,30 m). Ceci s'accompagne d'autres mesures contraignantes qui vont conduire des Français à créer leur propre course transatlantique, exempte de toute restriction de ce type.

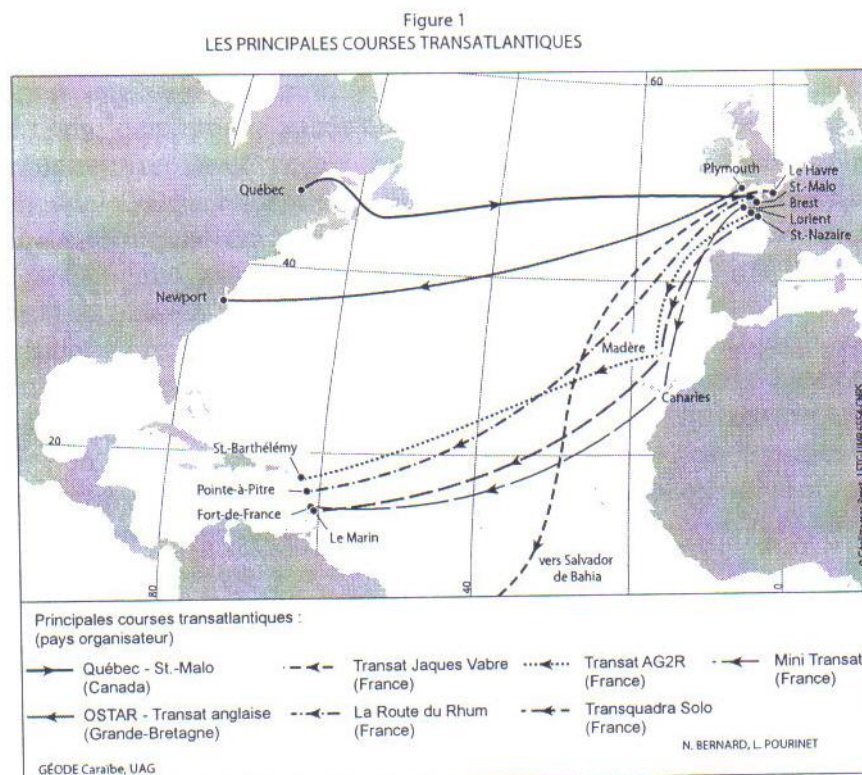
La Route du Rhum voit ainsi le jour en 1978, à l'initiative d'un homme, Michel Etévenon. Les architectes peuvent donner libre cours à leur imagination créatrice et mettre au point des bateaux dont les performances et la fiabilité iront croissantes. En 1978, lors de la première édition de la Route du Rhum, le Canadien Mike Birch mit 23 jours, 6 heures et 59 minutes pour relier Saint-Malo à Pointe-à-Pitre. Marc Pajot, vainqueur en 1982, navigua durant 18 jours, 1 heure et 38 minutes. En 1986, Philippe Poupon parcourut la distance en 14 jours, 15 heures et 57 minutes. Quatre ans plus tard, Florence Arthaud inscrivait son nom au palmarès en établissant un nouveau record : 14 jours, 10 heures, 8 minutes. En 1994, Laurent Bourgnon faisait encore mieux (14 jours, 6 heures, 28 minutes). Le même navigateur pulvérisait en 1998 son propre record en 12 jours, 8 heures, 41 minutes. En 2002, Michel Desjoyeaux, en accomplissant la traversée en 13 jours, 7 heures et 53 minutes, ne parvenait pas à le détrôner ; sur son multicoque, il devançait de seulement 6 heures Ellen Mac Arthur qui réalisait sur son monocoque un superbe exploit. Que nous réserveront les prochaines éditions? Sans aucun doute l'affirmation d'un raccourcissement des distances océaniques...

D'autres passionnés ont suivi l'exemple de la Route du Rhum en créant, au cours des vingt dernières années, de nouvelles courses transatlantiques qui se déclinent sur des modes variables (cf.fig.1).

- Transat AG2R Lorient-Saint-Barthélemy avec escale à Madère ; épreuve en double sur des monotypes "Figaro Bénéteau" de 9,14 mètres (tous les 2 ans depuis 1992) ;
- MiniTransat entre la pointe de Bretagne et Fort-de-France avec escale aux Canaries ; épreuve en solitaire sur des monotypes de 6,50 mètres (tous les 2 ans depuis 1987) ;
- Transat Jacques Vabre - La route du café entre Le Havre et Cartagena (Colombie) de 1993 à 1999, puis entre Le Havre et Salvador de Bahia (Brésil) pour la dernière édition en 2001; épreuve en double (tous les 2 ans depuis 1993) ;

- Transquadra Solo entre Saint-Nazaire et Le Marin en Martinique avec escale à Madère. Cette épreuve en solitaire est réservée aux navigateurs amateurs de 40 ans et plus (tous les 3 ans depuis 1993) ;
- et enfin, dans le sens ouest-est, la Transat Québec-Saint-Malo en équipage (tous les 4 ans depuis 1984).

Cette grande variété d'épreuves montre le dynamisme et le succès populaire de la course au large dans notre pays.



1.2 De la France métropolitaine aux Antilles françaises : le rendez-vous de quatre courses transatlantiques

Quatre courses transatlantiques relient la France métropolitaine aux Antilles françaises selon un rythme quadriennal (Route du Rhum), triennal (Transquadra Solo) ou biennal (AG2R, MiniTransat). Ces épreuves rapprochent deux territoires particulièrement marqués par la navigation à voile et les loisirs nautiques : la Bretagne d'une part, avec les ports de Saint-Malo et de Lorient, et les Antilles françaises, avec les ports de Pointe-à-Pitre, Fort-de-France, Le Marin et Gustavia.

Le choix de certaines villes bretonnes pour l'organisation des départs s'explique par le poids de leurs traditions maritimes, par un environnement technique de qualité, par la présence de personnalités du monde de la voile et surtout par l'action de municipalités ayant compris très tôt le bénéfice que leur commune pouvait en tirer. Lors de la création de la Route du Rhum, la ville de Saint-Malo s'est tout de suite portée candidate. Pour la MiniTransat, des ports de la pointe de Bretagne se disputent l'organisation de l'épreuve (Brest, Concarneau, Douarnenez,...).

Les villes d'arrivée présentent le double atout de constituer des pôles nautiques de qualité et de représenter une destination qui contribue à la dimension mythique de ces épreuves, c'est-à-dire l'image de l'île tropicale, accueillante et exotique, support de rêve.

Ces courses transatlantiques, au cours desquelles s'affrontent des skippers de très haut niveau, sont des événements sportifs suivis par un large public. L'importante couverture médiatique dont elles font l'objet explique l'engagement financier très conséquent des sponsors et la participation active des villes organisatrices. Les enjeux sont également considérables pour les chantiers nautiques (construction, réparation, aménagement des navires) et les fournisseurs d'équipements spécialisés (électronique, voiles, matériel de survie...). Les ports d'attache des navigateurs engagés attendent des retombées économiques directes de ces manifestations. Des régions entières soutiennent leur champion et suivent avec constance leur progression dans la course. En 1990, pour la première fois, un skipper guadeloupéen était engagé dans la compétition : Claude Bistoquet portait les couleurs de sa région et contribuait ainsi à renforcer l'intérêt des Antillais pour la Route du Rhum.

1.3 Le stade caraïbe

Les courses à la voile dans la Caraïbe sont récentes. La semaine d'Antigua qui est la régata la plus importante avec 215 voiliers en course en 2002, remonte à 1967, la Sint-Maarten Regata à 1970, la Bequia Easter Regata à 1981.

Les courses à la voile se sont multipliées dans les années 1990 avec le Grenada Sailing Festival en 1993, les régates de juin à la Martinique en 1997, les régates du génois aux Saintes en 1999 et la Transcaraïbe des passionnés en 1999, entre le port du Marin à la Martinique et la Marina Hemingway à Cuba.

Cette évolution récente s'explique par l'équipement tardif des îles en ports de plaisance, installations secondaires des aménagements hôteliers et touristiques. La marina du Bas-du-Fort de Pointe-à-Pitre a été construite en 1978 et le petit port de plaisance de la Pointe du Bout à la Martinique est entré en activité en 1973, avec une capacité d'accueil de 104 places. Il faut attendre 1980 pour que les premiers pontons soient installés au port du Marin qui offrait 420 places à la fin des années 1990 et en propose 600 actuellement.

Certaines îles ne disposent toujours pas de grands ports de plaisance (Saint-Christophe, Nevis, Dominique, Barbade, Saint-Vincent, Grenadines...). Ces petites îles ne constituent que des escales entre les bassins de croisière plus importants. Les eaux tranquilles des côtes sous le vent suffisent alors aux voiliers de passage qui peuvent facilement mouiller le long des anses sableuses. La Dominique, Saint-Vincent, Saint-Christophe, Nevis sont aussi des îles peu touristiques par manque de plages et d'aéroports internationaux. Dans ces conditions, elles ne construisent pas de ports de plaisance qui seraient coûteux et économiquement hasardeux pour ces petits Etats.

Si les populations insulaires vivent essentiellement sur les littoraux, elles sont longtemps restées terriennes et s'intéressent peu à la mer. La pratique de la voile nécessite une connaissance technique et également un investissement financier important. Dans ces conditions, les Antillais pratiquent davantage le motonautisme que la voile, fréquentant alors uniquement les espaces littoraux et les îlets, le temps de déjeuner sur un haut-fond corallien ou de pêcher les grands pélagiques. Il n'y a donc pas de concurrence spatiale avec les voiliers qui fréquentent davantage les eaux du large. Ces derniers sont avant tout utilisés par des Etats-Uniens et des Européens qui ne recherchent guère la pratique de la compétition et des régates mais s'adonnent plus volontiers à une navigation de découverte d'îles en îles. D'autres propriétaires sont attachés à la région par la possibilité d'immatriculer leur voilier dans le cadre très avantageux de la défiscalisation.

Les premières régates ont été marquées par « l'insularisme » et sont restées centrées sur l'île organisatrice. Il s'agit de courses en boucle autour d'Antigua, de Sint-Maarten, de Grenade, de

Bequia, des Saintes, de la Martinique. D'autres courses effectuent des étapes dans l'archipel d'un même Etat (Trinidad / Tobago / Carriacou), de même les régates de Sainte-Croix relient les Iles Vierges américaines.

Les courses au large entre différentes îles éloignées restent rares. Les organisateurs les présentent alors comme des liens de fraternité, renforçant le sentiment d'appartenance aux Etats de la Caraïbe : la Transcaraïbe des passionnés, après un départ au port du Marin en 1999 ou de la marina du Bas-du-Fort en Guadeloupe, fit étape aux Saintes, à Saint-Martin, Puerto-Rico et arriva à la Marina Hemingway de Cuba. On notera l'absence de courses entre les îles de la Caraïbe et le continent américain. Les différentes régates et courses transcaraïbes s'effectuent autour des Petites Antilles. Cuba et l'embargo, Haïti et sa pauvreté constituent sans aucun doute des barrières aux éventuelles courses au départ de la Floride. Ces différentes courses attirent finalement un faible nombre d'équipages souvent compris entre 20 et 40, mises à part les régates d'Antigua (215 voiliers), ce qui n'exclut nullement, bien au contraire, un éventail de nationalités : sur les 36 concurrents de la Transcaraïbe des passionnés, on comptait des voiliers belges, ivoiriens, suisses, américains et français. Les équipages antillais sont encore peu nombreux dans les courses inter-îles ; ils peuvent par contre dominer les régates plus locales de Trinidad ou de Bequia aux Grenadines.

2 – L'ATLANTIQUE D'EST EN OUEST : L'EXEMPLE DE LA ROUTE DU RHUM

L'une des courses transatlantiques les plus connues car fortement médiatisée, reste la Route du Rhum, qui relie Saint-Malo à Pointe-à-Pitre, avec un départ organisé tous les quatre ans début novembre et ce depuis 25 ans. Partant de la grisaille malouine au cœur de l'automne, les concurrents vont rejoindre les îles caraïbes, baignées de soleil et d'eaux transparentes. A travers eux, c'est toute une population qui voyage, lutte contre l'océan, le vent, le froid, avant de trouver le réconfort sous les Tropiques. Plus qu'une course, c'est un rêve qui est ici proposé aux spectateurs du départ.

2.1 Saint-Malo, ville départ

La Route du Rhum est un événement exceptionnel pour Saint-Malo. En 1998, un groupe d'étudiants de Licence de géographie de l'Université de Bretagne Occidentale s'est intéressé à l'impact d'une telle manifestation sur la ville et au public attiré par ce type d'épreuve nautique. Pendant les deux jours précédant le départ de Saint-Malo et le jour même, plus de 800 personnes ont été interrogées sur leurs motivations à fréquenter cette manifestation, à partir de trois sites (Saint-Malo, Saint-Cast et le Cap Fréhel). L'enquête a permis de dégager un certain nombre de retombées pour Saint-Malo et sa région.

Avec ses trois ports de plaisance, Solidor (sur bouées), les Bas-Sablons (1200 places sur pontons) à Saint-Servan, et le bassin Vauban (225 places) au cœur de la ville, Saint-Malo est le site privilégié de la voile sur la côte nord de la Bretagne. Le port intra-urbain accueille parallèlement une activité de pêche (dans le bassin Bouvet), de commerce et d'industrie (Bassins Bouvet, Jacques Cartier et Vauban), mais aussi de réparation navale et les dernières activités de grande pêche dans le bassin Duguay-Trouin (cf. fig 2). L'activité passagers est également présente avec deux gares maritimes, une pour les liaisons transmanche (vers Portsmouth), une autre pour les liaisons avec les îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey).

Au pied des remparts, face à la ville close, le bassin Vauban reçoit les bateaux de la course transatlantique, grands monocoques ou multicoques chamarrés, ayant pour quelque temps pris la place habituelle des navires de plaisance. En arrière du Sillon et de sa plage aux brise-lames

si typiques, à proximité du Casino, du Palais des Congrès et le long du bassin Duguay-Trouin, le village des participants et des sponsors peut s'étaler, occupant les quais abandonnés depuis plusieurs années par l'activité morutière. L'écluse du Naye, seul sas de passage vers la mer, concentre les spectateurs lors de la sortie des bateaux, permettant de les admirer de près avant la grande traversée. Le départ se fait au large de Saint-Malo et sur l'ensemble de la côte d'Emeraude, de la Pointe du Grouin au Cap Fréhel, s'égrenent la foule colorée des spectateurs.

2.1.1 Un succès populaire

Le succès de la Route du Rhum est certain. C'est un événement incontournable dans l'ouest français. Ainsi, le million de spectateurs a été dépassé lors de l'édition 1998¹ et on en comptait 1,5 million en 2002 ; les deux-tiers du public provenaient du grand ouest, pour la moitié de la Bretagne, 16% de Saint-Malo et de son arrondissement ; les Franciliens sont ici en minorité, puisqu'ils ne représentent que 13 % des visiteurs (cf. fig 3) .

Les moins de 40 ans sont les plus présents, formant plus de la moitié des spectateurs. C'est en famille (60%) ou entre amis (25%) que l'on est venu assister à l'événement. Les catégories socioprofessionnelles présentes sur le site sont assez diverses, avec tout de même une représentation un peu plus marquée pour les employés (23%), les retraités (18%) et les cadres moyens (15%).

Le départ de la Route du Rhum n'est pas réservé, loin de là, aux seuls initiés de la voile, puisque la majorité des spectateurs ne pratique pas le nautisme (60%) et seulement un visiteur sur cinq possède un bateau, en majorité un voilier. En fait, ce départ offre l'occasion de sortir, de participer à un événement nautique majeur, de voir les voiliers et peut-être les skippers, mais aussi de profiter de la ville. Ainsi 71% des visiteurs ont fait le déplacement pour l'aspect festif et nautique de la manifestation, 19% sont venus pour s'y promener et 10% par curiosité.

La course en elle-même véhicule des images fortes qui sont à l'origine de son succès. Elle évoque avant tout l'évasion et l'exotisme (pour quatre personnes sur dix), associés au rêve, à l'aventure, au voyage, aux îles, au soleil, aux épices et au rhum ! Mais la compétition n'est pas absente, le quart des personnes interrogées y associent les notions de sport et de performances. Enfin, le courage (et parfois la folie des marins) apparaît comme nécessaire à cette entreprise de traversée, pour une personne sur cinq.

2.1.2 Des retombées positives pour Saint-Malo

Seulement 16% des personnes présentes découvraient Saint-Malo pour la première fois, et toutes souhaitaient y revenir après la course. Pour 9 personnes sur 10, Saint-Malo apparaît comme un site bien adapté au départ d'une course transatlantique. L'accès de la ville est facile pour tout le grand ouest et la région parisienne, autant par la route (N 137) que par le train. De plus, une fois sur place, des navettes gratuites transportaient les spectateurs des parkings périphériques aux bassins et à la ville intra-muros.

Les retombées économiques sont certaines, offrant en plein automne aux hôteliers et commerçants malouins un taux de remplissage digne de la période estivale. Près des deux tiers des visiteurs ont passé au moins une nuit sur place, et 20% deux nuits, en hébergement marchand pour un tiers d'entre eux (à l'hôtel ou en chambre d'hôtes), ou invités dans leur famille, chez des amis ou en résidence secondaire pour un autre tiers. L'hébergement de plein

¹ D'après l'office de tourisme de Saint-Malo.

air a reçu essentiellement des camping-cars, et 4% des visiteurs, parmi les plus courageux et les moins fortunés, ont même affronté le vent froid et humide sous une toile de tente.

Le budget consacré au séjour reste modeste, puisqu'un visiteur sur deux a dépensé moins de 30 euros, et seulement 8% plus de 150 euros. Ce sont les bars (pour les 20/29 ans) et les restaurants (pour les plus de 30 ans) qui furent les plus fréquentés, par un visiteur sur deux. Les dépenses s'avèrent logiquement proportionnelles à l'âge des visiteurs et à la durée de leur séjour.

Le niveau de satisfaction des spectateurs pour le départ de la Route du Rhum est élevé, puisque les trois quarts estiment leur séjour réussi. La bonne organisation logistique (malgré une forte affluence et une attente pour monter sur les pontons et approcher les bateaux), ajouté à l'exceptionnelle qualité patrimoniale du site suscite chez tous les visiteurs le désir d'un retour rapide justifiant un séjour hors-saison. Si les amoureux de la voile ne veulent rater ce rendez-vous sous aucun prétexte, le départ de cette course accueille aussi un public plus large attiré par la beauté site et son histoire, autant que par la course. Pour les acteurs du tourisme malouin, c'est un encouragement à élargir la saison par d'autres événements, tels les festivals littéraires *Étonnants voyageurs* au mois de mai, et *Quai des bulles* en octobre.

2.2 Les impacts de la course en Guadeloupe

2.2.1 Au bout de la course : Pointe-à-Pitre comme récompense

La victoire historique en 1978 de Mike Birch sur son multicoque jaune avec 98 secondes d'avance sur le monocoque de Michel Malinovsky, s'est déroulée devant un petit nombre de spectateurs, à terre comme en mer. Le retentissement médiatique de ce record et de cette arrivée impensable a pourtant scellé le succès de la Route du Rhum et contribué à la valorisation touristique de la Guadeloupe. L'arrivée triomphale d'Ellen Mac Arthur en 2002, comme celles de Florence Arthaud ou de Laurent Bourgnon, ont, en effet, été accompagnées de retransmissions en direct et de reportages variés visant la promotion de la Guadeloupe et du port de plaisance du Bas-du-Fort. Localement, ce « coup de projecteur » était d'autant plus encouragé que l'édition 2002 de la Route du Rhum a été organisée par l'Office départemental du tourisme, l'Association des professionnels du tourisme et des activités maritimes, le Conseil Régional, la CCI et le Port Autonome de Guadeloupe.

Si une telle course permet de promouvoir incontestablement le secteur de la plaisance, elle encourage aussi des branches d'activités qui s'éloignent traditionnellement du secteur touristique (cf. tableau n°1 et 2) : les agences de location de voiliers profitent de l'épreuve pour valoriser la destination Guadeloupe, mais les îles voisines, essentiellement la Martinique et Saint-Martin, utilisent aussi pleinement l'événement et espèrent des retombées médiatiques et économiques.

Liste des annonceurs de la revue « Caribbean yachting and fishing », numéro spécial consacré à la Route du Rhum en 1998.

Tableau n°1

Domaine des annonceurs	nombre
Réparation et entretien	6
Location de voiliers	5
Bateaux pneumatiques	5

Voilerie	3
Moteur	2
Accastillage	2
Assurances	2
Formation	1
Cartes marines	1
Air taxi service	1

Tableau n° 2

Origine des annonceurs	nombre
Guadeloupe	13
Martinique	7
France	3
Caraiïbe	2
Saint-Martin	2
Saint-Barthélemy	1
Grande-Bretagne	1

Les retombées touristiques se font à deux échelles temporelles différentes. D’abord, l’arrivée des premiers concurrents attire les passionnés de voile originaires de métropole, mais surtout les Guadeloupéens qui y assistent de plus en plus nombreux. Des milliers de spectateurs ont ainsi accueilli Ellen Mac Arthur à la darse de Pointe-à-Pitre. La Route du Rhum coïncide avec le début de la pleine saison touristique. Les grands hôtels qui se concentrent à Gosier et à proximité de la marina hébergent tous ces passionnés. Plus tard dans la saison, se succéderont les touristes attirés par les images de l’arrivée et par les offres publicitaires. Les campagnes promotionnelles par affichage dans les villes françaises et le métro parisien ainsi que les publicités télévisées portent leurs fruits pour l’ensemble d’une saison touristique, mais avec un effet de retard. Cette clientèle séjourne alors principalement en Guadeloupe, et certains touristes souvent originaires d’Europe du Nord, se tournent volontiers vers la location de voiliers.

Dans un premier temps, l’arrivée de la Route du Rhum se tenait à la marina du Bas-du-Fort, mais en 2002 les sites des festivités se sont multipliés. La darse de Pointe-à-Pitre est désormais le lieu d’arrivée des concurrents. Une manière pour Pointe-à-Pitre de s’approprier la course et d’améliorer son image de port d’escale et de ville maritime. Des aménagements ont été réalisés afin d’accueillir des restaurants, des commerces, des stands de promotion de la Guadeloupe et des îles de l’archipel. Cependant, d’autres lieux de festivité s’animent autour du terminal de croisière, du port de Lauricisque et de la marina du Bas-du-Fort de Gosier. A Basse-Terre et au port de plaisance de la Rivière Sens, des jeux et des animations élargissent aussi ces espaces de festivité.

Ainsi, du port de plaisance pour initiés (la marina du Bas-du-Fort) à la ville Pointe-à-Pitre, c'est finalement la Guadeloupe tout entière qui s'est emparée de la formidable couverture médiatique de la Route du Rhum.

2.2.2 *La marina du Bas-du-Fort, au cœur du dispositif sportif et commercial*

L'ouverture du port de plaisance de la marina du Bas-du-Fort a coïncidé avec la première édition de la Route du Rhum en 1978. Il s'agit actuellement du plus grand port de plaisance des petites Antilles, avec une capacité de 950 places sur ponton et de 50 sur coffre. Le quai d'honneur peut accueillir des yachts de 50 mètres de long et de 4 mètres de tirant d'eau. Cependant, les monstres des mers y accostent à peine avant de rejoindre le port autonome d'où ils sont convoyés par barge vers la Métropole.

Une zone technique de 10 000 m² permet de réparer et d'entretenir la flottille. L'équipement en grues (dont un portique de 27 tonnes), magasins (shipchangers, accastillage) et ateliers (mécanique, réparation, construction navale) en font un port recherché par les navigateurs.

Durant une quinzaine de jours, entre l'attente des premiers concurrents et leur arrivée, la marina connaît une animation importante, avec la venue des journalistes, des équipes de maintenance et des amateurs de voile. Cette période permet aux restaurants et aux commerces de gonfler leur chiffre d'affaires. Durant le reste de l'année, la marina est visitée par les amateurs de voile. La Route du Rhum a donc lancé le port.

En dehors de la course, ce port de plaisance isolé du centre-ville de Pointe-à-Pitre est aussi devenu un lieu de vie, les plaisanciers y trouvant commerces et services (supermarché, laverie, banque, pharmacie et médecin). La marina est animée de jour comme de nuit. On comptait en 1978, un seul restaurant « *la Route du Rhum* ». Aujourd'hui, la marina du Bas-du-Fort constitue un quartier attractif de l'agglomération de Pointe-à-Pitre avec ses cafés, ses restaurants et night clubs. C'est un élément structurant de l'aménagement touristique de la Guadeloupe avec des hôtels, des magasins de mode et de souvenirs, des agences de location de voiliers, des clubs de plongée, des départs d'excursion en mer à la journée (**document 4**).

Ainsi la marina du Bas-du-Fort devient un quartier intégré à l'agglomération pontoise qui s'identifie par le haut niveau de vie de ses habitants. Certains d'entre eux réalisent leur rêve de mer, sans cependant céder à la tentation de la course au large, avec l'unique satisfaction de contempler leur voilier depuis leur résidence, les pieds dans l'eau ; c'est bien la spécificité d'une marin.

* *

Depuis 25 ans, l'Atlantique est devenu un nouveau stade et les records de traversée se multiplient. Chaque course glorifie les navigateurs et les prouesses technologiques de l'industrie nautique. Ces exploits sportifs sont aussi le reflet de la société globale qui se tourne vers la mer, la pratique des sports nautiques en Europe et plus récemment aux Antilles.

Le stade atlantique est aussi devenu un outil de promotion à l'échelle mondiale. Les villes organisatrices profitent ainsi de l'image de la course ; Saint-Malo a accueilli un million et demi de visiteurs pour l'édition 2002 de la Route du Rhum et Pointe-à-Pitre plusieurs dizaines de milliers de spectateurs. Trente-sept heures d'émissions de radio et de télévision ont couvert l'événement ainsi que 4 600 articles de presse, sans compter les sites internet. Les courses dans la Caraïbe commencent elles aussi à connaître un succès médiatique incontestable.

Derrière les villes organisatrices, ce sont des régions entières qui bénéficient des retombées médiatiques.

De nouveaux ports de plaisance sont en voie d'achèvement comme celui de l'Anse Z'Abri cot à Fort-de-France. Ces nouveaux équipements structurants pour les activités de loisir et de tourisme contribueront sans aucun doute à renforcer les pratiques nautiques, dans le sillage des courses atlantiques...

Bibliographie

BERNARD,N., 1999, L'Atlantique, stade nautique. *Atlas permanent de la mer et du littoral* n°4, CNRS-UMR 6554,1 planche.

DESSE,M., 2000, L'impact économique de la plaisance à la Martinique. *Les Annales de Géographie*, n°613, Paris, p306-316 .

Enquête Licence de géographie de l'Université de Bretagne Occidentale sur la Route du Rhum, édition 1998.

